

El conseller Vila proposa una oferta regular de trens regionals entre Catalunya i França que aprofiti la línia d'ample europeu

- El conseller de Territori i Sostenibilitat planteja al Consell Regional de Migdia-Pirineus i al de Llenguadoc-Rosselló posar en marxa un pla de negoci per estudiar la viabilitat de crear un servei que enllaci les quatre capitals catalanes amb Montpeller i Tolosa
- “Hem posat sobre la taula la necessitat de sumar esforços amb les autoritats regionals franceses per vertebrar amb transport públic l'àmbit regional transfronterer”, explicant Santi Vila

El conseller de Territori i Sostenibilitat, Santi Vila, ha proposat avui la creació d'una oferta regular “**adaptada a les necessitats reals**” i “**a preus competitius**” de trens regionals en ample europeu entre Catalunya i les regions del Llenguadoc-Rosselló i el Migdia-Pirineus, que s'unifiquen a finals d'any. Vila ha plantejat aquesta proposta al president del Consell Regional de Migdia-Pirineus, Martin Malvy, amb qui s'ha reunit aquesta tarda en el marc de la visita de dos dies que està fent a les dues regions.





“Creiem que ha arribat el moment de fer un pas més. Hem posat sobre la taula la necessitat de sumar esforços amb les autoritats regionals franceses per vertebrar amb transport públic l'àmbit regional transfronterer”. “Estem parlant d'una línia d'ample europeu que, aprofitant el traçat d'alta velocitat enllaci les quatre capitals catalanes i Figueres amb Montpeller i Tolosa, passant per les principals ciutats intermitges: Beziers, Narbona i Perpinyà, d'una banda, i Carcassona, per l'altra”, ha manifestat Vila. Es tracta, ha dit, de “dotar a aquest sistema d'infraestructura ferroviària del que ja s'ha demostrat com una experiència d'èxit al tram sud, entre Barcelona, Girona i Figueres, amb el sistema de trens Avant”.

Vila i Malvy han acordat encarregar la redacció durant aquest any d'un pla de negoci per estudiar la viabilitat d'aquesta proposta, que incorporarà un estudi de demanda i un altre d'econòmic-financer sobre els costos i possible retorn d'aquesta operació, que es podria implementar a partir de l'any vinent. L'objectiu és “**donar resposta a les necessitats laborals, econòmiques, socials i culturals d'un àmbit de 7 milions de persones que actualment no cobreix el servei internacional d'alta velocitat**”, ha dit. Per a Vila, l'actual servei impossibilita “**unes relacions eficients i regulars**”, però “**aprofitant una infraestructura existent, es pot reforçar el servei en les quatre línies, incrementant-lo i fent-lo més competitiu, tant pel preu com per una major freqüència**”.

Col·laboració amb altres regions europees

En la mateixa reunió, Vila i Malvy han parlat del desenvolupament del Corredor Mediterrani i les possibilitats socioeconòmiques que aquesta infraestructura oferirà. En aquest sentit, el Departament de Territori i Sostenibilitat està treballant, a través del projecte iFreightMED-DC, conjuntament amb 5 regions europees més, en la creació dels comitès regionals de desenvolupament de serveis de transport intermodal de mercaderies, seguint la línia d'èxit del comitè de rutes aeroportuàries (CDRA) a l'àmbit del transport de mercaderies pel corredor mediterrani. El principal repte és el de guanyar quota de ferrocarril en el transport de mercaderies i potenciar el Corredor Mediterrani. Actualment, s'està treballant en:

- Pilot de l'automoció: es tracta de desenvolupar un servei de transport multimarca d'automòbils i peces entre Catalunya i Alemanya.



■ **Comunicat de premsa** ■

- Pilot químic: desenvolupar un servei de transport de productes químics, també amb Alemanya.
- Pilot autopista ferroviària: es tracta d'habilitar les terminals i la tecnologia necessària per crear una autopista ferroviària entre Catalunya i Polònia i d'estudiar-ne una altra entre Barcelona i París.

8 d'abril de 2015